

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Persaingan perdagangan pada era globalisasi ini semakin meningkat seiring dengan tingginya kebutuhan konsumen terhadap suatu barang atau produk. Ditambah lagi dengan kemajuan teknologi internet yang mampu menjangkau konsumen dan produsen yang berjauhan sekalipun. Maka dari itu, jarak bukan lagi menjadi suatu kendala dalam menjual dan/atau memasarkan produk karena alat transportasi dan fasilitasnya sudah mendukung di Indonesia. Suatu barang atau produk yang ada di produsen, agar sampai ke konsumen memerlukan alat bantu yaitu jasa angkutan barang atau kargo. Jasa angkutan barang dapat dikirim melalui darat, laut, maupun udara, dimana masing-masingnya memiliki keunggulan tersendiri. Dengan tingginya kebutuhan terhadap barang dan keinginan konsumen untuk memperoleh barangnya dengan cepat, maka pengiriman via udara lebih dipilih sebagai jasa angkutan karena relatif lebih cepat.

Jasa angkutan udara digunakan untuk pengiriman barang atau produk dengan menggunakan moda transportasi pesawat. Pengiriman via udara biasanya digunakan untuk tujuan luar negeri, tetapi kini tujuan domestik pun juga menggunakan angkutan udara karena pertimbangan waktu. Tahun 2010 merupakan tahun dimana bisnis kargo melesat, dimana para produsen lebih memilih jasa angkutan udara untuk mengirimkan barang atau produknya dengan tujuan domestik sekalipun. Menurut data Kementerian Perhubungan, volume kargo udara domestik dan luar negeri sepanjang tahun 2009 mencapai 438,113 ton, artinya naik 15% dibandingkan dengan tahun 2008. Hal ini menunjukkan bahwa angkutan udara lebih dipilih oleh para penjual, jasa ekspedisi atau produsen.

Sehubungan dengan hal di atas, maka rangkaian proses pekerjaan penyelesaian kargo atau *cargo handling* mulai dari dimuat hingga diterima di terminal kargo tujuan dituntut untuk berjalan lancar. Salah satu aktivitas yang fundamental dalam proses penerimaan kargo udara domestik atau *incoming*

ialah kegiatan *breakdown*, dimana kargo dari pesawat dibongkar untuk dimasukkan ke dalam gudang dan dicek kesesuaiannya dengan dokumen *inward manifest*. Kegiatan *breakdown* tergolong penting karena merupakan gerbang awal dari proses penerimaan kargo agar dapat dikeluarkan. Aktivitas *breakdown* tidak hanya membutuhkan ketelitian, tetapi juga dituntut untuk dilaksanakan dengan cepat untuk memenuhi ekspektasi konsumen. Mengingat pentingnya aktivitas ini dalam mendukung proses *incoming*, maka aktivitas *breakdown* memerlukan pengendalian untuk menunjang proses penyelesaian penerimaan kargo. Salah satu hal yang umum ditemukan di lapangan ialah permasalahan waktu pelaksanaan *breakdown* yang kurang terkendali karena memakan waktu lama, sehingga kargo udara yang sudah datang harus menunggu beberapa waktu untuk bisa dikeluarkan dari gudang.

PT Angkasa Pura Logistik Cabang Surabaya yang beroperasi di Terminal Kargo dan Pos Bandar Udara Juanda adalah perusahaan yang bergerak di bidang pelayanan dan pengelolaan *warehousing*, *cargo handling*, serta X-ray kargo dan pos yang akan diangkut oleh pesawat internasional maupun domestik. Terminal Kargo Domestik dibagi menjadi dua bagian, yaitu *incoming* untuk kargo datang dan *outgoing* untuk kargo keluar. Kegiatan *breakdown* berada pada bagian *incoming*.

Bagian *incoming* beroperasi selama 24 jam dalam satu minggu penuh yang dibagi menjadi tiga *shift*, yaitu *shift* pagi (07.00 – 15.00), *shift* sore (15.00 – 23.00), dan *shift* malam (23.00 – 07.00). Waktu yang paling padat akan kargo datang yaitu pada *shift* pagi. Kargo yang telah diturunkan dari bagasi pesawat, dinaikkan ke atas gerobak yang selanjutnya ditarik oleh *forklift* menuju Tempat Penimbunan Sementara (TPS) *incoming* untuk aktivitas *breakdown*. Satu *forklift* membawa rata-rata 3–4 gerobak berisi kargo dalam satu *flight* untuk dilakukan *breakdown*. Sesampainya di TPS *incoming*, kargo pada gerobak dicek nomor Surat Muatan Udara (SMU) dan jumlah koli oleh satu *checker incoming* berdasarkan *inward manifest* dengan dibantu transporter untuk membongkar dan menata barang di atas palet.

Shift pagi merupakan waktu dimana kargo datang lebih padat, rata-rata

sebanyak 10-15 *flight* termasuk dengan *flight* transit. Satu *flight incoming* pada *shift* pagi membawa kargo dengan rata-rata berat 450 ton. Norma waktu yang diberikan berdasarkan Standar Operasional Prosedur (SOP) untuk melakukan proses *incoming* yaitu 60 menit, mulai kargo masuk ke Tempat Penimbunan Sementara (TPS) hingga bisa dikeluarkan oleh Ekspedisi Muatan Pesawat Udara (EMPU). Norma waktu yang diberikan untuk proses *breakdown* sendiri yaitu 35 menit. Sementara dalam praktiknya, pelaksanaan aktivitas *breakdown* dapat menghabiskan waktu hingga lebih dari 60 menit yang artinya melebihi norma waktu proses *incoming* secara keseluruhan. Dalam beberapa kasus, EMPU sudah menunggu untuk mengeluarkan barang, tetapi terhambat karena barang belum selesai melalui proses *breakdown*. Pada kasus lainnya juga, EMPU sempat mengeluh akibat barang tertahan karena menunggu seluruh rangkaian *breakdown* selesai walaupun barang EMPU tersebut sudah diletakkan ke dalam *storage*.

Rentang durasi yang ekstrim ini menimbulkan tanda tanya terhadap penyebabnya. Sebagai perusahaan yang bergerak di bidang pelayanan angkutan udara yang mementingkan kecepatan, hal semacam ini tidak boleh terjadi karena hubungannya dengan *service level*. Selain itu, produktivitas di bagian *incoming* dan departemen Terminal Kargo Domestik bisa menurun dan berpotensi menambah biaya-biaya lain, seperti biaya menambah pegawai.

Melihat kondisi tersebut, maka dilakukan penelitian tentang analisis durasi pelaksanaan aktivitas *breakdown* kargo pada Tempat Penimbunan Sementara (TPS) *Incoming* Terminal Kargo Domestik (TKD) Bandar Udara Internasional Juanda. Hasil penelitian akan dianalisis penyebab-penyebab tidak terkendalinya durasi aktivitas *breakdown*.

1.2 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah dari laporan kerja praktik ini sebagai berikut:

1. Berapa rata-rata durasi pelaksanaan aktivitas *breakdown* kargo pada TPS *Incoming* di TKD Bandar Udara Internasional Juanda?

2. Bagaimana peta pengendalian durasi pelaksanaan aktivitas *breakdown* kargo pada TPS *Incoming* di TKD Bandar Udara Internasional Juanda?
3. Apa saja penyebab variasi durasi pelaksanaan aktivitas *breakdown* kargo pada Tempat Penimbunan Sementara (TPS) *Incoming* di Terminal Kargo Domestik (TKD) Bandar Udara Internasional Juanda?
4. Bagaimana rekomendasi strategis yang dapat diterapkan pada aktivitas *breakdown* kargo pada Tempat Penimbunan Sementara (TPS) *Incoming* di Terminal Kargo Domestik (TKD) Bandar Udara Internasional Juanda?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dilakukannya penelitian pada kerja praktik ini sebagai berikut:

1. Menghitung rata-rata durasi pelaksanaan aktivitas *breakdown* kargo pada TPS *Incoming* di TKD Bandar Udara Internasional Juanda.
2. Menganalisis peta pengendalian durasi pelaksanaan aktivitas *breakdown* kargo pada TPS *Incoming* di TKD Bandar Udara Internasional Juanda.
3. Menguraikan penyebab variasi durasi pelaksanaan aktivitas *breakdown* kargo pada TPS *Incoming* di TKD Bandar Udara Internasional Juanda.
4. Memberi rekomendasi strategis yang dapat diterapkan pada aktivitas *breakdown* kargo pada TPS *Incoming* di TKD Bandar Udara Internasional Juanda.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini secara teoritis sebagai berikut:

1. Menambah khasanah wawasan dan pengetahuan ilmiah dalam bidang logistik dan penerapannya.
2. Sebagai referensi bagi peneliti lain yang ingin melakukan penelitian dengan topik serupa.

Sementara manfaatnya secara praktis sebagai berikut:

1. Bagi perusahaan, hasil dari penelitian dapat menjadi referensi untuk menentukan kebijakan dalam rangka peningkatan mutu operasional khususnya pada bagian *incoming* di departemen Terminal Kargo Domestik.

1.5 Batasan Penelitian

Adapun batasan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Penelitian ini hanya membahas durasi aktivitas *breakdown* kargo terhitung saat *forklift* meletakkan gerobak barang di dalam Tempat Penimbunan Sementara (TPS) *Incoming* hingga *checker* selesai melakukan *checklist* kargo.
2. Aktivitas *breakdown* yang terjadi yaitu melalui proses gerobak masuk ke dalam TPS *Incoming*, pengecekan nomor Surat Muatan Udara (SMU) dan jumlah koli oleh *checker*, pengangkutan ke dalam *storage*, dan *double-checking inward manifest* oleh *checker*.
3. Penelitian ini hanya mempertimbangkan banyaknya gerobak kargo yang masuk membawa kargo dan tidak mempertimbangkan jenis *flight*-nya.
4. Data durasi diperoleh dari periode Agustus 2019 selama 31 hari pada *shift* pagi (07.00 – 15.00) saja.
5. Populasi *flight* kargo *incoming* yang masuk ke TPS setiap hari diasumsikan konstan.

1.6 Jadwal, Tempat, dan Jenis Kegiatan

Adapun jadwal, tempat, dan jenis kegiatan yang dilakukan pada kerja praktik ini sebagai berikut:

Jadwal	: 1 Juli 2019 – 20 September 2019
Tempat	: PT Angkasa Pura Logistik Cabang Surabaya Bandar Udara Juanda
Alamat	: Perkantoran Terminal Kargo dan Pos Bandara Internasional Juanda Surabaya
Waktu	: 08.00 – 17.00 WIB (<i>office hour</i>) dan <i>Shift</i> operasional.

Jenis Kegiatan : Kerja Praktik

Dalam kegiatan kerja praktik ini, peserta kerja praktik dibagi ke dalam kelompok-kelompok kecil yang beranggotakan dua orang. Masing-masing kelompok ditempatkan pada departemennya masing-masing sesuai jadwal, kecuali Departemen *Regulated Agent* (RA). Adapun departemen yang ada di PT Angkasa Pura Logistik Cabang Surabaya antara lain:

1. Departemen Terminal Kargo Internasional
2. Departemen Terminal Kargo Domestik
3. Departemen Mutu Keselamatan, Kesehatan Kerja, dan Lingkungan (MK3L)
4. Departemen Administrasi & Keuangan
5. Departemen Logistik
6. Departemen *Regulated Agent* (RA)

Selama tiga bulan periode kerja praktik ini, masing-masing kelompok wajib menempati departemennya sesuai dengan yang dijadwalkan. Setiap kelompok diberi pembagian waktu selama 14–17 hari untuk melakukan kerja praktik di departemennya, sebelum *rolling* ke departemen lain sesuai jadwal. Hal ini bertujuan agar peserta kerja praktik dapat mengenal seluruh proses kegiatan yang ada pada departemen-departemen.

1.7 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan penelitian, jadwal, tempat, dan jenis kegiatan, dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini berisi penjelasan mengenai deskripsi teoritis objek atau variabel yang diteliti.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisi kerangka berpikir penelitian dan tata cara penyelesaian masalah beserta alurnya.

BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

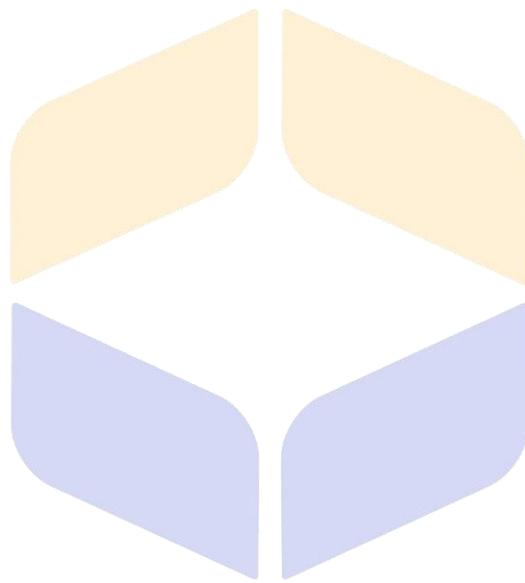
Bab ini berisi mengenai pengumpulan dan pengolahan data tersebut.

BAB V ANALISIS DATA

Bab ini berisi analisis terhadap data yang diolah pada bab sebelumnya.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan dan saran dari penelitian tersebut.



STIMLOG